

TADEUSZ KUSCHÉE

WE LWOWIE

ul. Akademicka l. 3. (obok Banku Hipotecznego.)

GŁÓWNY SKŁAD

ROWERÓW

z fabryk angielskich i niemieckich

tudzież wszelkich części składowych, przyborów i potrzeb do tychże. — Wszystko w najlepszej jakości.

Wszelkie naprawy kół i części.

Wyłączne zastępstwo na Galicyę najznakomitszej w świecie angielskiej fabryki

„Humber i Sp." w Beeston, Wolverhampton i Coventry.

Wyłączne zastępstwo znakomitej fabryki

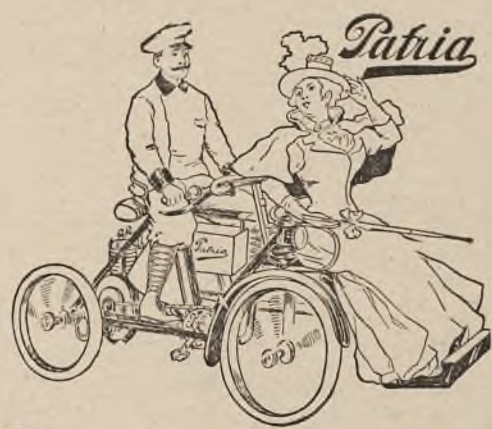
DÜRKOPP i Ska („Diana") w Bielefeld.

Ubrania trykotowe, czapki, potniki (sweatery), paski, buciki, pończochy.

Wszelke przybory do szermierki, przybory do gier i zabaw sportowych.



Cenniki na żądanie.



Fabryka kół „Patria"

Towarzystwo komandytowe

ALFRED WEIDLER

i Spółka

we Wiedniu, II/7 Handelsquai, 92.

Fabryka macierzysta

w **SOLINGEN.**

Wyłączne zastępstwo dla Galicyi, skład fabryczny i szkoła jazdy

we Lwowie,

ul. Trzeciego Maja róg ul. Kościuszki.

PATRIA

Koła do jazdy

koła motorowe i pakunkowe

o najwyższej dokładności wykończenia.

Wszystkie części własnej fabrykacyi.

Wszystko kute lub ciągnione, nic lanego.

Rama nie do zniszczenia.

Lutowania niewidoczne.



Rok. V. Dnia 20. września 1899. Nr. 18.

Przedpłata:

z przesyłką pocztową:

rocznie	4 zł.
półrocznie	2 „
kwartalnie	1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych:

rocznie	3 zł. — ct.
półrocznie	1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.

„KOŁO“

Pismo fachowe poświęcone sportowi kołowemu.

Organ urzędowy

Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.

Wychodzi 5. i 20. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:

KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:

1 strona	24 złr.
1/2 strony	12 „
1/4 „	6 „
1/8 „	3 „

Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya **we Lwowie,** ul. Szopena 7.

W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.

Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8 Marek.

Wszyscy członkowie Lwowskiego Klubu Cyklistów otrzymują „KOŁO“ bezpłatnie.

Z dzisiejszym nr. kończy się III. kwartał. Upraszamy o wyrównanie zaległości i nadesłanie preuumeraty na IV. kwartał

W SPRAWIE ZWIĄKZU.

Obrady nad wypracowanym przez p. Słuszkiewicza projektem ustaw związkowych odbyły się w dniach 16 i 17. września przy udziale delegatów towarzystw lwowskich i delegata O. K. S. Samborskiego p. Hartmana (inne Towarzystwa nie poczuwały się niestety ani do wysłania delegatów, ani do przedłożenia swych opinii lub wniosków), codziennie po przeszło trzy godziny.

Pod przewodnictwem dra Jana hr. Drohojowskiego odczytano i przedyskutowano cały statut szczegółowo. W kwestyi, kto może być członkiem związku, wywiązała się żywa dyskusya. Projekt statutu dopuszczał, do związku prócz towarzystw także cyklistów stowarzyszonych jak i niestowarzyszonych czyli „dzikich“ i co do tych ostatnich stanęła właśnie kwestya czy mogą być członkami związku czy nie, która wypadła na ich niekorzyść. I rzeczywiście, gdyby ich związek przyjmywał jako członków, wyłoniła by się stąd niejako konkurencya dla istniejących klubów, gdyż wówczas pomyślałby każdy poco mi należeć do jakiegoś klubu, jeżeli mogę należeć do związku, który mi da i tak wszelkie przysługujące mu ulgi i przywileje. Powtóre pozbawianymby był związek kontroli nad swymi członkami i mógłby się narazić na przyjęcie kogoś, który na to nie zasługuje, podczas gdy przynależność do jakiegoś towarzystwa daje już pewną legitymacyę i gwarancyę. Tak więc postanowiło zebranie, iż członkami związku mogą być: a) Towarzystwa, Kluby, lub Oddziały kolarskie, b) cykliści stowarzyszeni t. j. należący do któregoś z towarzystw, klubów lub oddziałów. Wobec tego postawiono też jako jedno z dalszych zadań związku zakładanie stowarzyszeń kolarskich, a statut wskutek tego musiał w dalszych punktach uledz pewnym zmianom.

Do powtórnego przetrutynowania statutu i redakcyi jego z uwzględnieniem uchwalonych poprawek wybraną została komisya, w której skład weszli pp.: Zdzisław Słuszkiewicz, dr. Jan Rzepecki, Alojzy Wallek i Kazimierz Hemerling.

Garstka wrażeń z wycieczki.

Skreślił K. Hemerling.

(Ciąg dalszy.)

Przy wieczerzy ułożyli pp. Guszalewicze program wycieczki na dzień następny, wśród której ujrzeć mieliśmy trzy jeziora. Poszliśmy dość wcześnie na zasłużony — zwłaszcza dla mnie — spoczynek, a zazajutrz o godzinie 6. rano byliśmy już gotowi do drogi. Około 6 km. jechaliśmy w kierunku wschodnio północnym od Ischlu wyśmienitą drogą prowadzącą do Gmunden. W miejscowości Mitter—Weissenbach skierowaliśmy koła w boczną drogę na lewo, w kierunku zachodnio—północnym. Drożyna ta ciągnąca się wśród pięknych lasów pnie się początkowo bardzo łagodnie doliną wpadającego do Truny potoku Mitter-Weissenbach, pod górę, a po przebyciu takich 6—7 km. następnie łagodnie spada w dolinę wpadającego do jeziora Atter potoku Aeussere-Weissenbach, tak że bez żadnej pracy dojeżdża się do miejscowości Weissenbach, leżącej nad największem z tamtejszych jezior Atter albo Kammer. Stąd mając na prawo widok na Unter—Ach jedzie się dalej na zachód drogą prowadzącą ponad południowym brzegiem tego jeziora przez miejscowość Unter Burgau, a zwracając się następnie ku północy dojeżdża się po zachodnim brzegu jeziora do małej ale ślicznie położonej miejscowości Unter-Ach. Wspomnieć tu muszę, iż w płaszczu tylnego mego koła zniszczony był w jednem miejscu płócienny podkład. Został on wprawdzie jeszcze we Lwowie dość dokładnie załatany i podklejony, mimo tego jednak wyłazić zaczęło w tem miejscu nabrzmienie, wymagające starannej naprawy lub wymiany płaszcza. Sytuacya nie zbyt miła zwłaszcza, że nie przypuszczałem aby w mieścinie wobec której Kulików mógłby być wielkiem miastem — znalazł się jaki mechanik, któryby się zajął uzdrowieniem mego pneumatyka. Tymczasem znalazłem tam mechanika nietylko bardzo inteligentnego, ale posiadającego na składzie między innymi także i taki płaszcz, jakiego właśnie potrzebowałem i który mi go zaraz bardzo pięknie na koło nałożył. Coś takiego musiało mi naturalnie zaimponować, a przyszła mi też zaraz na myśl nasza biedna Galicya, gdzie taki sprawunek mnżnaby tylko we Lwowie lub Krakowie załatwić.

Tymczasem towarzysze moi udali się do restauracyi około przystani statków, dokąd i ja wnet na naprawionem podążyłem kole. Weranda restauracyi leży tu wprost ponad jeziorem i prześliczny stąd roztacza się widok na jezioro i przeciwległe góry. Samo jezioro rozlane jest na przestrzeni blisko 45 kwadr. klm. ciągnie się mianowicie 20 klm. na długość, 2—3 klm. na szerokość, a przeciętna jego głębokość wynosi 170 m.

Wkroczywszy na werandę zobaczyłem iż pp. Guszalewicze znaleźli tam dobrych swoich znajomych, mianowicie pp. podpułkownikow. Pellischków, ludzi (mimo podpółkownikowskiej rangi) młodych, miłych i wesołych, przebywających tam na wilegiaturze. Ci zaprowadzili nas przedewszystkiem do kąpieli. Kąpiel w jeziorze idealna, woda świeża jak w górskiej rzece, a co najpiękniejsze, iż wypłynąwszy z kabiny znachodzi się człowiek w gronie pań i panów, zupełnie jak w Ostendzie, prowadzi najswobodniejszą rozmowę, robi się z paniami tury pływackie i nikomu ani w głowie żenować się. Przekonałem się tu także, że pani Guszalewiczowa, która jest znakomitą spiewaczką i cyklistką, jest także mistrzynią w sztuce pływania. Wśród takiego miłego towarzystwa nie chciało się doprawdy wyłazić z wody i dopiero kiedy chłód wody zaczął się dawać na dobre odczuwać popłynęliśmy do swoich kabin.

W międzyczasie zaprosiła nas pani Pellischkowa na objad, a zanim objad będzie gotów, zaproponował pan Pellischek przejażdżkę łodzią po jeziorze. Pani Guszalewiczowa chwyciła w doświadczone ręce ster, panowie Guszalewicz i Pellischek po parze wi seł, ja zaś usiadłem sobie na trzeciej wolnej ławeczce i mogłem swobodnie na okół się oglądać. Urocza to była przejażdżka. Płynęliśmy spory kawał wzdłuż zachodniego brzegu jeziora, ponad którym wznoszą się piękne wille, zamieszkałe częścią przez letników, częścią przez stałych tamtejszych mieszkańców. Ze wschodu wznosi się poważne pasmo „Höllengebirge“ z licznymi szczytami, z północy wystercza na tyl-

nem tle wspaniały Schafberg, z zachodu pokryte lasami wzgórza, u których podnóża ciągnie się Unterach.

Zajmująca ta wycieczka po jeziorze trwała przeszło godzinę, poczem podążyliśmy na objad, zastawiony w ogrodzie, a wielce smakowity. Po obiedzie drzemka, po drzemce uporządkowanie głów przez panie, przyczem miałem sposobność przyjrzeć się włosom pani Pellischkowej jakich dotychczas nie widziałem, sięgają bowiem po rozpuszczeniu prawie do samej ziemi. Ciekawie wygląda splatanie przez nią warkocza z tych włosów, gdyż doszedłszy do jakiej $^2/_3$ długości musi go dopiero okręcić naokoło szyi by módz dopleść do końca.

Do Unter-Ach mieliśmy za sobą 26 km przed nami zaś jeszcze blisko 40 km. było nam zatem pilno w drogę. Mimo tego wszystkiego musieliśmy jeszcze wypić herbatę, poczekać na przebranie się pp. Pellischków w kostyumy kolarskie i na przybycie ich znajomej panny, ktora się zaprosiła do udziału w wycieczce, tak, że dopiero po godzinie 5-tej wyruszyliśmy w dalszą drogę. Cienistą i zawsze wyśmienitą drogą jechaliśmy obecnie w trzy pary wzdłuż rzeki Ache przez miejscowości Au i See, skąd otwiera się znów wspaniały widok na jezioro Mondsee, w które przedgórza Schafbergu stromo spadają, a u ich podnóża ponad jeziorem ciągnie się nowo zbudowana częściowo w skale wykuta droga do miejscowości Scharfling, dokąd właśnie zdążaliśmy. Wprost przed nami wyniοły szczyt Drachensteinu jakoby się nad jezioro pochylający, od niego zaś iągnie na lewo tor kolejowy tamtejszej kolei lokalnej, w dość sporej wysokości, jakgdyby przyczepiony do piętrzących się skał, i następnie wchodzi w tunel przez górę Eibenberg. Skierowawszy koła z Scharfling do St. Gilgen musieliśmy po dobrej zresztą i wśród pięknych lasów prowadzącej drodze przeprawić się przez stromą górę Eibenberg i nietylko pod górę, lecz nawet i częściowo z góry około 3 kilometrów koła prowadzić. Po drodze mijamy na lewo małe lecz swoją dzikością uderzające jeziorko Krottensse, a po kilkunastu minutach znachodzimy się ponad północnym krańcem jeziora Aber czyli St. Wolfgang i równą już ponad jeziorem prowadzącą drogą dostajemy się do pięknej miejscowości St. Gilgen. Tu pożegnaliśmy się z towarzystwem Unterachskiem i zaraz ruszyli dalej w drogę przez Strobl do Ischlu, mieliśmy bowiem jeszcze 26 km. do przebycia, a wieczór się zbliżał.

Z St. Gilgen do Ischlu ciągłym spadem prowadzi połowa drogi ponad jeziorem (aż do Stroblu), przyczem ma się wspaniały widok na jezioro i sterczący po za niem Schafberg, druga zaś połowa piękną doliną rzeczki Ischl. Zmierzch zapadał kiedyśmy dojeżdżali do Ischlu przebywszy w tym dniu blisko 70 km.

(C. d. n)



KORESPONDENCYE.

Wiedeń dnia 15. września.

W dniach 3. 8. i 10. b. m. odbyły się ostatnie w tym sezonie wyścigi kolarskie, z których dochód przeznaczony był na fundusz budowy dróg austr. Touring-Clubu. Nie ogłoszono dotychczas dochodu, który zdaje się, będzie minimalny, bo nagrody były dość znaczne, a w trzeci dzień wyścigów deszcz padał i nie wiele zebrało się publiczności. Agitacya była wszechstronna, bo agitowały wszystkie stronnictwa polityczne, które naturalnie też istnieją między cyklistami wiedeńskimi. Liberalni członkowie Touring-Clubu przybyli z obowiązku, narodowcy-niemcy zaś i antisemici przybyli, bo rozstrzygnąć się miały mistrzostwa niższo-austryackie, a dzicy cykliści zjawili się dla ciekawości.

Po raz pierwszy na torze wiedeńskim odbyły się wyścigi wojskowe. W wyścigu żołnierzy startowało pięciu, a w wyścigu oficerów czterech cyklistów. W obu razach zwyciężyli dawni wyścigowcy. W wyścigu oficerów drugą nagrodę zdobył Linnermann c. i k. fechtmistrz wojskowyl szkoły kadeckiej w Łobzowie. Nagrody pierwsze w wyścigach zawodowców zabrał Włnch Momo, znany z długiego spurtu, który już rozpoczyna czasem na 400 metrów przed metą; ta wytrzymałość przyczynia się zwykle do jego zwycięstw na torach europejskich. Drugie i trzecie miejca w wyścigach dostały się na przemian wiedeńczykom Lurionowi i Hellerowi lub też obcym, jak Verheyen (Frankfurt nad M.) i Dickentmann (Amsterdam) Van der Tuyn (Amsterdam,) niegdyś gwiazda wy-

ścigowców zawiódł oczekiwania i zapewne nawet nie zarobił na koszta podróży.

Dzielnie przedstawiali się amatorzy| wiedeńscy których w roku bieżącym namnożyło się mnóstwo. Są to naturalnie amatorzy tylko do czasu, bo gdy poczuje się który z nich na siłach staje się zawodowcem. W matchu o naramiennik! zwyciężył J. Mader w współzawodnictwie ż Schneeweifsem. Mader też zabrał „Bundesmeisterschaft“ 10 0 metrów. Mistrzostwo niższo austryackie na 50 kilometrów zdobył Hunek z Wiener-Neustadt.

Ciekawe, jak zwykle, były wyścigi motorów na 10 km. Współzawodniczyły: trzy motory tandemowe, cztery motory trzykołowe i jeden czterokołowy. Pierwszą nagrodę zdobył Muldera tandem motorowy w 10 : $40^3/_5$, drugą trzykołowy motor Bora o 2 i pół okrążenia w tyle, a trzecią tandem Larwina 3 okrążenia w tyle, Był to prawdziwy wyścig „fin de siecle“, motory pędziły z nadzwyczajną szybkością, co świadczy, że były okrążenia (500 metrów) odbyte w czasie $31^1/_5$ sekundy.

Na zakończenie wyścigów odbyła się Gymkhana, przyczem publiczność najlepiej się bawiła.

Samochody popularyzują się po ulicach miasta coraz więcej, w użyciu są najrozmaitsze systemy. Od kilku dni zwraca uwagę przechodni samochód firmy Meinl, która w ten sposób rozwozi kawę. Jestto wóz o sile czterech koni a transportować można nim 1500 kg. Wiedeński klub automobilistów czyni też usilne starania aby wystawę samochodów po zamknięciu w Berlinie przenieść do Wiednia.

Wacław Krzepowski.
sekretarz P. K. C

Z Odessy.

Sezon letni na torze odeskich cyklistów zakończył się w dniu 3. bm., jesienny zaś rozpocznie się 18. tegoż miesiąca z udziałem włoskich i francuskich cyklistów, podobno świetnych jeźdźców. Na ostatnich wyścigach, włosi Eros, Lanfranchi, i Cisotti znów byli zwycięzcami i pogromcami odeskiego cyklisty Utoczkina, który zaczyna już tracić świetność swoją. W międzynarodowym wyścigu na jedną wiorstę z trzema seryami, pół finałami na 2 wiorsty i finałem na jedną wiorstę, włosi wykazali znakomitą szkołę jazdy i gdyby nie znane podstępy Utoczkina do spółki z Waszkiewiczem, Eros pobiłby go z kretesem. W pierwszej seryi spółka Utoczkin- Brodzki zagrodzili drogę Lanfranchiemu, skutkiem czego Włoch znalazł się trzecim u mety, w 2-iej seryi Cisotti bije wszystkich i przychodzi na pierwszego, w 3-iej Eros bije Waszkiewicza i Ksidjasa.

Do pół finału nastąpiło ciągnienie losów w seryach, i do pierwszej popadli Utoczkin, Eros i Pogożew, do drugiej Brodzki, Cisotti i Waszkiewicz. W pierwszej Eros pobił Utoczkina, o $^1/_4$ koła, chociaż Utoczkin używał wszelkich możliwych i niedozwolonych sposobów, aby zagrodzić drogę włochowi. W drugiej seryi pierwszym był Waszkiewicz, który do spółki z Brodzkim zamknęli w klamrę włocha Cisottiego

W finale Utoczkin z Waszkiewiczem tak zamknęli w pułapkę Erosa, że ten w żaden sposób nie mógł odnaleźć sobie wyjścia, skutkiem czego Utoczkin uciekł formalnie, bo Eros trzecim znalazł się u mety." Dziwić się tylko należy komisyi wyścigowej klubu odeskiego, która tak toleruje podobne łotrowstwa Utoczkina, bo gdyby to miało miejsce na innym torze, zapewniam, że Utoczkina odsuniętoby raz na zawsze od udziaw wyścigach. Ale cóż, kiedy komisya wyścigowa idzie ręka w rękę z Utoczkinem i pozwala mu bezkarnie na wszelkie podłości sportowe, bo firma „Utoczkin“ podtrzymuje klub odeski, który politycznie jest tylko „Przemysłowem Towarzystwem“. Tu sport małą gra rolę, główną zaś odgrywa „gescheft“, aby najwięcej było gotówki w kasie. Straciwszy raz Utoczkina, cyklodrom odeski zamknąłby swoje podwoje; A czyja w tem wina? Samego komitetu, który nie potrafił wyrobić dla klubu powagi. To, faworyzowanie z iście ojcowską troskliwością odeskiego Benjaminka rzuca się w oczy wszystkim, i dla tego klub odeski w opinii publicznej stracił dużo, bardzo dużo, gdyż publiczność niejednokrotnie już groźnie, bo tłumnie i z kijami występowała przed trybuną, wołając „Precz z komisyą, precz z komitetem!“ Gdzie podobne sceny się odbywają? Chyba w Afryce wśród dzikich plemion, gdzie ludność nie ma szacunku dla pewnych korporacyi. Ze stratą

Utoczkina, tj. z jego zejściem z treku, gdyż już nie wiele mu brak do tego, bo w roku bieżącym bili go wszyscy zagraniczni, a nawet i miejscowi profesyoniści, klub odeski zamknie na dłuższy czas swój trek, chyba że jaka nowa gwiazda zaświeci, lub urodzi się nowy Benaminek.

Na ostatnich wyścigach brał udział Kelders, który w Moskwie popełnił zamach samobójczy. Kelders wylizał się z rany, lecz ze zdrowiem nie jest w porządku.

Elba.

Wyścigi słowiańskie

na torze L. K. C.

Jedne z najpiękniejszych wyścigów, jakie Lwów widział, odbyły się dnia 8. bm. na torze L. K. C. Zawdzięczyć to należy w pierwszej linii Czeskiemu centralnemu Związkowi Welocypedystów, który odwzajemniając się za przybycie czterech polskich jeźdźców w dniu 13. z. m. na wyścigi do Ołomuńca, wysłał na wyścigi nasze zastęp pięciu swoich jeźdźców, z prezesem Związku p. A. Klimeszem na czele. Przybył też z Ołomuńca zastępca prezesa tamtejszego czeskiego K. C. p. Zelenka. Z czeskich wyścigowców przybyli z Pragi Vejtruba jun., młody 17-letni sympatyczny chłopak i na krótsze przestrzenie znakomity jeździec, dalej Vacik z Budziejowic również zielny i wytrwały jeździec, obaj pod komendą Vejtruby starszego, z Pardubic przybyli pp. Czapke i Linhard, z Ołomuńca zaś Meitner. Z galicyjskich jeźdź ów przybyło z Krakowa czterech, a to: Bauer, Krakus (pseud.), Kraskowski i Turek, z Przemyśla Rutter (pseud.) i Rudkowski, resztę zaś wyścigowców stanowili tutejsi jeźdźcy Czyński, Krupski, Witołdowicz, Puchalski, Bobowski, Romauescul, Lubicz i Jaciemski.

Wszystko zresztą dopisało, bo i pogoda dotrzymywała i publiczność zapełniła trybuny i partery, obsady pojedynczych biegów były dobre; wyścigi odbyły się bez większych wypadków i bez protestów, a jedynie za długiemi cokolwiek były przerwy pomiędzy pojedyńczymi punktami programu, czego jednak trudno zwykle uniknąć wobec tego, iż zawsze niemal część jeźdźców z biegu poprzedniego ma brać w następnym udział i musi chwilę odpocząć.

Przebieg wyścigu był następujący:

I. W y ś c i g g o ś c i, 4000 m. = 5 okrążeń, podzielony na 2 przedbiegi po 800 m.

a) w pierwszym przedbiegu przychodzą do mety: 1. Vejtruba w 1·17$^{4}|_{5}$, tuż za nim 2 Linhard, 3. Meitner. Bez miejsca Kraskowski.

b) w drugim drzedbiegu: 1. Czapke w 1:13, tuż za nim 2. Vacik, 3. Bauer. Bez miejsca Krakus.

Dwaj pierwsi z każdego przedbiegu i trzeci najlepszy tj. Vejtruba, Linhard, Capke, Vacik i Bauer kwialifikowani są do biegu rozstrzygającego.

II. W y ś c i g g ł ó w n y n a t a n d e m a c h, 5000 m. = 12$^{1}|_{2}$ okrążeń gromadzi pięć osad, z których przybywają do mety 1. Vejtruba-Vacik w 7:31$^{4}|_{5}$, tuż za nimi 2. Czapke-Linhard, 3. Bobowski-Romanescul. Bez miejsca Krupski Lubicz i Kraskowski-Turek.

III. B i e g r o z s t r z y g a j ą c y w y ś c i g u g o ś c i 2000 m. = 5 okr. 1. Vejtruba w 3:18$^{2}|_{5}$. 2. Linhard o pół koła, 3. Czapke o pół koła. Vacikowi pękł w czwartem okrążeniu pneumatyk.

IV. W y ś c i g z a c h ę t y na 1 milę ang. (1609 m) = 4 okrąż nia 9 m. U startu pięciu jeźdźców Zaraz przy pierwszem okrążeniu zderzają się na krzywiźnie Lubicz i Puchalski i spadają z kół, przyczem Lubicz pokaleczył sobie nogę na goleniu. Tymczasem bieg przerwano, Lubiczowi nogę prowizorycznie obandażowano i ciż wraz Rutterem, Jaciemskim i Bauerem startują powtórnie. Lubicz, który się przez 2$^{1}|_{2}$ okrążenia trzymał jako trzeci, na odgłos dzwonka spurtuje i w ostatnim okrążeniu odsadza się silnie, przybywając do mety w 2:24$^{1}|_{5}$, 2. Jaciemski w 2:27, 3. Rutter w 2:27$^{1}|_{5}$. Bez miejsca Puchalski i Bauer.

IV. W y ś c i g g ł ó w n y o p r z o d o w n i c t w o, 5000 m. = 12$^{1}|_{2}$ okrążeń. Zwycięża przejeżdżający najwięcej razy taśmę jako pierwszy. Startują: Bobowski, Vejtruba, Krupski, Linhard, Czapke i Vacik. Przejeżdżający taśmę jako pierwszy otrzymuje 3 punkta, drugi 2 punkta, trzeci 1 punkt. Wyścig bardzo zajmujący. Najwięcej punktów bo 26 uzyskał Vacik jadąc tę przestrzeń w 8:5$_{2}|_{5}$, drugim był Vejtruba mając 23 punktów, trzecim

Czapke (14 punktów). Bobowski. Krupski i Linhard uzyskali 9, 4 i 2 punkty.

V. Wyścig drugoklasistów rozdzielony na 2 przedbiegi po 800 m. i bieg rozstrzygający na 2000 m.

a) w pierwszym przedbiegu 1. Lubicz w 1:12$^4|_5$, 2. Witołdo icz, 3. Czyński.

b) w drugim przedbiegu 1. Bauer w 1:23$^3|_5$, o pół koła 2. Jaciemski, 3. Puchalski.

VI. Bieg rozstrzygający wyścigu drugoklasistów, 2000 m = 5 okrążeń. Startują: Lubicz Witołdowicz, Bauer, Jaciemski i Puchalski. Walka rozpoczyna się na dobre dopiero w ostatniem okrążeniu, przyczem się Lubicz odsadza o kilka długości maszyny przybywając do mety w 3:22$^4|_5$, 2 Jaciemski w 3:23$^3|_5$, 3. Bauer w 3:24.

VII. Omnium Handicap na 1 milę ang. (1609 m.) = 4 okrążenia tj. 9 m. gromadzi u startu Vejtrubę i Vacika na dwojaku (scratch), Czapkego i Linharda na dwojaku z 50 m. wyrównania, Romanescula i Bobowskiego na dwojaku z 100 m wyrówn., Jastrzębskiego i Puchalskiego na dwojaku z 150 m. wyrówn., i wreszcie Bauera i Krakusa na rowerach z wyrównaniami 180 m. — Vejtruba i Vacik chwytają z miejsca silne tempo i rychło odbijają dane wyrównania prześcigajac wszystkich z wyjątkiem osady Romanescul-Bobowski, która przychodzi do mety pierwsza w 2:03, 2. Vejtruba-Vacik w 2:3$^4|_5$ a tuż za nimi o pół koła Czapke-Linhard.

VIII. Wyścig pocieszenia, 1000 m. = 2$^1/_2$ okrążenia, gromadzi u startu pp. Witołdowicza, Puchalskiego, Krakusa i Meitnera. 1. Witołdowicz w 1:41, 2. Meitner, 3. Krakus.

IX. Match między dwoma najlepszymi jeźdźcami dnia, 10.000 m. = 25 okrążeń. Jako tacy wybrani zostali pp. Vejtruba i Vacik i ustawieni po przeciwnych stronach toru; dopędzający wygrywa medal złoty. Zaraz przy pierwszem okrążeniu pęka Vacikowi pneumatyk, wskutek czego Vejtruba się zatrzymuje; podają tymczasem Vacikowi cudzą maszynę, na której jechać nie może, tak że go Vejtruba już zaraz w trzeciem okrążeniu dopędza, zdobywając złoty medal.

Medalu tego p. Vejtruba przyjąć nie chce, gdyż wyścigu tego wobec niemożności jechania p. Vacika nie uważa jako regularnie rozegrany math.

Próby pobicia rekordu na 1 milę ang. nie udały się.

Po wyścigach odbył się na cześć przybyłych gości bankiet w górnych salach „Sokoła“ przy udziale około 80 osób. Po serdecznem powitaniu gości przez prezesa L. K. C, dra Jana hr. Drohojowskiego i prezesa O. K. S L. dra Stachiewicza, zabrał głos prezes czeskiego Związku kolarskiego p. A. Klimesz a podziękowawszy imieniem czeskich druhów za życzliwe przyjęcie we Lwowie, podniósł iż do zawiązania bliższych stosnnków między Czechami i Polakami koniecznem jest bliższe poznanie się. Przypomina, iż czeski Związek stara się od lat trzech zawiązać z polskimi cyklistami przyjacielskie stosunki, a obecnie zaprasza polskich cyklistów by zechcieli zawitać do Pragi, i dać im sposobność odwzajemnienia się za przyjęcia, jakiemi się czescy cykliści od lat trzech we Lwowie cieszą. Przemawiali jeszcze dr. Dawidowski, p Zelenka z Ołomuńca, p. Wallek, dr. Stachiewicz, p. Zeltner z Paryża, J. Vejtruba i w. i. a serdeczna zabawa przeciągła się poza północ.

* * *

W dniu następnym przedsięwzięto próbę ustanowienia stukilometrowego rekordu bez prowadzenia na torze, do którego stawiło się sześciu wyścigowców. Pierwszy przybył p. Bauer z Krakowa w 3 godz. 23 min. o 4 okrążenia Christelbauer, a o dalsze 4 Puchalski.

Koło

i obchodzenie się z niem.

(Ciąg dalszy.)

VI. Obręcze pneumatyczne.

Zanim będziemy mogli mówić o obchodzeniu się z obręczem pneumatycznym i o jego naprawie, musimy zaznajomić czytelnika z jego budową i przeznaczeniem pojedyńczch jego części. Zadaniem obręczy pneumatycznych jest możliwe wyrównywanie nierówności drogi, czyli zredukowanie szkodliwych dla ramy a niemiłych dla jeźdźca uderzeń na tych nierównościach, jak niemniej uzyskanie jak

największej szybkości jazdy przy najmniejszym nakładzie pracy. Osiąga się to przez wtłoczenie do próżnego obręcza powietrza, wskutek czego powstaje na obwodzie koła bardzo elastyczna gumowa poduszka. Scieśnione to w obręczy powietrze ma ciągłą dążność wydobycia się na zewnątrz, tak, że już ukłucie cienką igłą wystarczy, by powietrze z obręczy w niespełna minucie wyszło. Jasną jest przeto rzeczą, iż obręcz pneumatyczny musi być zupełnie zamknięty i nieprzepuszczalny. Osiąga się to za pomocą wewnętrznej kiszki, sporządzonej z najlepszej gumy, a mającej tylko jeden otwór ku wprowadzeniu, względnie wypuszczeniu powietrza. W otwór ten wchodzi stosownie urządzony metalowy wentyl. Użycie jednak samej takiej kiszki nie da się zastosować, albowiem przy wpompowaniu do niej większej ilości powietrza, guma się rozciąga a kiszka rozdyma. Aby temu zapobiedz, ubiera się tę kiszkę w płaszcz bawełniany, lub płócienny, który ją ze wszystkich stron najdokładniej otacza, a sam się swemi krawędziami opiera na wcięciach dzwona tak, iż się kiszka nie może w żaden sposób na zewnątrz wydostać. Dla ochrony tej tkaniny od rychłego zużycia przy jeździe i dla zabezpieczenia od wilgoci, pokrytą jest ona gumową powłoką, która w części stykającej się z powierzchnią drogi jest grubszą, w ten bowiem sposób chroni też do pewnego stopnia obręcz od przekłucia przez jakieś drobne ostre ciała.

Otóż odpowiednio do przeznaczenia tych pojedyńczych części obręczy, trzeba się umieć z nią należycie obchodzić. Jeżeli tedy chodzi o nieprzepuszczalność obręczy, trzeba mieć na uwadze wewnętrzną kiszkę — jeżeli zaś chodzi o zabezpieczenie obręczy od pęknięcia, czyli wybuchu ścieśnionego w kiszce powietrza na zewnątrz, trzeba mieć tylko na uwadze tkaninę otaczającą kiszkę Uszkodzenie zewnętrznej gumowej powłoki płaszcza nie jest jeszcze dla obręczy niebezpiecznem, dopóki tkanina jest całą. Ale i na uszkodzenie gumowej powłoki płaszcza nie można być zupełnie obojętnym, skoro bowiem uszkodzenie to dochodzi aż do gołej tkaniny, to narażoną być ona może już przez samą jazdę na rychłe zużycie, a gdyby wypadek ten nie zachodził to zawsze dostawać się będzie do niej wilgoć, piasek lub błoto, wskutek czego tkanina ta w krótkim bardzo czasie przegnije, a w następstwie tego kiszka ją w tem miejscu wysadza i sama z trzaskiem pęka.

Wogóle można przyjąć, iż dobry obręcz pneumatyczny przy należytem obchodzeniu się z nim, może bezpiecznie kilka lat przetrwać. Ale jest przecie wiele czynników na obręcz niekorzystnie wpływających. Należą tu przedewszystkiem drobne skaleczenia powłoki gumowej płaszcza, mało widoczne a dostające się czasem aż do tkaniny. Nieuniknionem jest dalej niszczenie się płóciennej czy bawełnianej tkaniny, pochodzące stąd, iż obciążony obręcz w miejscu zetknięcia się z gościńcem nie zatrzymuje swego naturalnego kształtu, lecz się cokolwiek spłaszcza. Spłaszczanie się to postępuje podczas jazdy ustawicznie po całym obręczu i pociąga za sobą ocieranie się tkaniny z kiszką i ocieranie się pojedyńczych włókien ze sobą. Zostaje to wprawdzie przy budowie pneumatyków uwzględnione, to też posiadają one pod tym względem nadzwyczajną wytrzymałość, mimo tego jednak ilość obrotów koła dochodząca milionów, musi doprowadzić do powolnego zużycia tkaniny. Osłabioną w takich przetartych cokolwiek miejscach tkaninę, wyciska kiszka potrosze na zewnątrz i powstają w tych miejscach na obręczu „nabrzmienia".

To zużywanie się tkaniny przy jeździe jest tem większe, im większą jest płaszczyzna spłaszczania się pneumatyka; płaszczyzna zaś ta będzie się naturalnie zmniejszała w miarę silniejszego napompowania. Ze względu tedy na podnoszącą się trwałość pneumatyka, należy go możliwie silnie pompować. Słabo napompowany pneumatyk, niszczy się szybciej, nie tylko ze względu na to tarcie, ale też trzyma się on słabiej w dzwonie i ma tendencyę ocierania się o nie, a nadto krawędzie dzwona wciskają się w płaszcz niszcząc go w ten sposób.

Tak tedy pneumatyk powinien być silnie napompowany i to nie tylko ze względu na podniesienie, w ten sposób jego trwałości, ale też ze względu na lżejszy chód maszyny. Miara do jakiej należy koło pompować da się dość łatwo poznać. Zależy to od ciężaru jeźdźca i ewentualnego obciążenia maszyny pakunkiem, jakoteż od szerokości pneumatyka. Prężność powietrza w pneumatyka wahać

się może między 1 a 3 atmosfer, a z reguły obręcz powinien się pod ciężarem jeźdźca tylko nieznacznie spłaszczać.

Koło tylne jako niosące mniej więcej $^2|_3$ ciężaru musi być silniej napompowane od przedniego mniej obciążonego. Skoro się przez próbne obciążanie koła skonstatuje, że prężność powietrza w pneumatyku jest odpowie na, natenczas należy twardość jego przez wciskanie wielkiego palca wypróbować, a w krotkim czasie wyrobić sobie można w palcach doskonałą miarę dla badania, czyli pneumatyk jest odpowiednio napompowany.

Jak to z powyższego opisu jest widocznem, może być pneumatyk łatwo narażonym na skaleczenie, wszystkie bowiem próby zabezpieczenia go od skaleczeń przez przełożenie twardszemi wkładkami wpływały tak niekorzystnie na jego sprężystość iż ich zaniechano. To też musi się każdy jeździec dokładnie zaznajomić z budową gumowego obręcza, aby sobie w danym wypadku mógł sam dać radę i nadwerężony pneumatyk naprawić. Trudno się nam tu wdawać w opisy rozmaitych systemów umocowania gum do dzwona, lecz musi się z tem każdy zaznajomić przy zakupinie roweru lub samemu obręcz gumowy raz w domu zdjąć i napowrót założyć. Jest to koniecznem, jeżeli się ktoś nie chce kiedyś w drodze znaleść w kłopocie. Z tego cośmy dotychczas o obręczach pneumatycznych w ogóle powiedzieli, jasną jest rzeczą iż przy zakładaniu kiszki uważać należy, aby się ona nigdzie nie mogła z pod płaszcza wydostać na zewnątrz dalej, aby się nie stykał z jakiemiś częściami (np. wystającymi z dzwona końcami sprych), któreby ją mogły kaleczyć, lub też aby nie została przez krawędzie płaszcza ściśniętą

(C d. n.)



Gymkhana.

Bardzo udałą zabawę sportową urządził komitet w dniu 17. b. m na torze L. K C.

Rozpoczęła się ona wyścigiem Akadem. K. C. na 1 milę ang. = 1609 m., w którym wzięło udział czterech członków tego klubu. 1. Malewski 3:24, 2. Pierożyński o 4 długości maszyny, 3. Słuszkiewicz o dalsze 4 długości

Następnie odbył się bieg humorystyczny, również na 1 milę ang., w którym każdy z uczestników (a stanęło ich 12) otrzymał łyżkę a na niej jajo, sztuka zaś polegała na tem, aby nie zgubiwszy jaja dojechać pierwszym do mety. W pierwszej jeździe skonstatowano jednak, iż niektórzy z uczestników, pozwolili sobie jajo palcem przytrzymać, toteż wobec protestu innych musiał być bieg ten powtórnie puszczony i jako zwycięzcy przybyli do mety 1. Dybuś, 2. Czyński, 3. Jankowski.

W następnym wyścigu turystycznym na 5 km. = $12^1/_2$ okrążeń Oddziału K. S. Lwowskiego wzięło udział 6 jeźdźców, z których do mety przybył 1. Puchalski w 8:51, 2. Długoszowski o $^1/_2$ koła, 3. Czyński o $^1/_4$ koła za drugim, 4. Łada w 8:55$^4|_5$. Bez miejsca Zgoda, Rossa zaś nie mogąc innym nadążyć odstąpił.

W wyścigu kombinacyjnym kołowo-pieszym wzięło udział 4 jeźdźców. Po przebyciu 620 m. na kole, musieli uczestnicy przebiedz częścią po torze a częścią na przestrzał toru 140 m. poczem dosiadłszy swych maszyn odbyć dalszych 580 m. Zwyciężył łatwo Bobowski, 2. Dybuś, 3. Sieciński.

Bardzo ciekawym był bieg z wyrównaniem na rowerach 1000 m. — $2^1/_5$ okrążeń otwarty dla członków T. K. ^., do którego stanęli: Bobowski (0), Lubicz (10), Klupski (30), Witołdowicz (35), Szczurkowski (85). Bobowski dzielnie pracując odbił wszystkie wyrównania przybywając pierwszym do mety, 2. Lubicz, 3. Klupski.

W wyścigu konia z cyslistą na dwa okrążenia toru przybył pierwszym cyklista p. Puchalski.

Wyścig humorystyczny z balonikami nie wywołał pożądanego efektu, albowiem jeźdźcy zamiast starać sobie je urywać starali się tylko uciekać i wszyscy niemal przyjecheli do mety z balonikami, tak jak wyjechali. 1. Lubicz, 2. Puchalski, 3. Łada

W wyścigu z przeszkodami na 1200 m., w którym jeźdźcy mieli dwie baryery do przebycia przybyli 1. Witołdowicz, 2. Czyński, 3. Puchalski.

Nadprogramowo odbył się wyścig z wyrównaniem na dwojakach 2000 m. w którym dwojak Lubicz-Bobrowski, jadący z miejsca, dał Wróblewskiemu z Klupskim 10ᵓ m. a Puchalskiemu z Witołdowiczem 150 m. wyrównania. Mimo tego przybywa para Lubicz-Bobrowski w ślicznem tempie do mety pierwsza w $2:39^{4}|_{5}$, 2 Wróblewski Klupski, 3. Puchalski-Witołdowicz.

Jazdy rekordowe na jedno okrążenie (400 m.) dały następujące rezultaty Łada $31^{3}|_{5}$, Puchalski i Czyński $31^{4}/_{5}$, K. Długoszowski $32^{3}/_{5}$, poczem Puchalski poprana $31^{1}/_{2}$.

Między biegami urozmaicono zabawę puszczeniem kilku humorystycznych balonów, a o zmroku zakończono jazdą piekielną z sztucznymi ogniami, które poprzyczepiane do kół ciekawy sprawiły widok.

Wystawa samochodów w Berlinie.

Wdniu 3. bm. otwartą została w Berlinie wystawa samochodów. Udział w niej wzięło 81 firm niemieckich, 13 francuskich, 4 belgijskie, 2 szwajcarskie i 1 austryaka.

Wystawione przedmioty podzielone są na 7 klas. I tak, w klasie I., wozy i pojazdy motorowe dla przewozu osób; kl. II. Wozy motorowe dla przewozu ciężarów, towarów itd.; kl. III. Koła motorowe i wózki do przyczepiania; kl. IV. Motory i accumulatory do wozów motorowych; kl. V. Wiązania i koła do pojazdów motorowych; kl. VI Inne części składowe do pojazdów motorowych, przybory, dodatki idt.; kl. VII. Literatura, rysunki, karty, modele itp..

Nadto podzielona jest wystawa na nieruchomą w zabudowaniu i ruchomą w namiotach i na placu mustry wojskowej.

Już choćby pobieżne obejrzenie wystawy przekonuje każdego, iż ten tak młody przemysł stanął na bardzo wysokim stopniu rozwoju i że do niego należy przyszłość. Wystawione tu wszelkiego rodzaju wozy i pojazdy przekonują nas coraz wyraźniej iż koń jako bydle pociągowe stanie się wnet zupełnie zbędnym.

KRONIKA.

— Pewien amator ofiarowuje 2 złote medale dla pary tandemistów, która do końca sezonu 1899 na torze L. K. C. uzyska dla 1 mili ang. (1609 m.) przy stojącym starcie i bez prowadzenia najlepszy czas niżej istniejącego tutejszego rekordu $2:03^{3}|_{5}$ (Vejtruba-Vacik 8.9.99).

— Nowe rozporządzenie Namiestnika d.-austryackiego hr. Kielmannsegga. Na licznych gościńcach d. Austryi utrzymywane są bankiety dla cyklistów, które jednak często bywają używane i niszczone przez jeźdźców konnych, pojazdy, lub prowadzone bydło. Dla zapobieżenia temu wydał Namiestnik do podległych mu starostw następujące rozporządzenie: „Ze względu na rozwój komunikacyi rowerowej, koniecznem jest utrzymanie w dobrym stanie bankietów na gościńcach rządowych i powiatowych. Wydane w tym kierunku przepisy, stają się jednak iluzorycznymi, z powodu że bankiety owe używane są z upodobaniem do jazdy przez wozy, przez jeźdźców konnych, jakoteż do przepędu bydła. Przypominam tedy dotyczące postanowienia rozporządzenia o policyi drogowej, według których wzbronionem jest używanie bankietów w wyżej wymienionych wypadkach, a każde przekroczenie tego zakazu ma być karane grzywną od 1—10 zł. w wypadku zaś niemożności ściągnięcia karą aresztu od 6—48 godzin. Wyjaśnia się przytem, iż jako bankiety mają być uważane nieszutrowane pasy gościńca, leżące po obu stronach szutrowanego właściwego toru do jazdy wozowej“.

— Trzeba sobie umieć poradzić pomyśleli niedawno cykliści i cyklistki w Minneapolis, w którego okolicy licho istnieją drogi i wyruszyli wszyscy z łopatami i gracami do pracy nad naprawą dróg. Zdaje się, że i cyklistów lwowskich czeka los taki.

— Zawody w jeździe sztucznej i rejowej urządza 7. października Związek niem. cykl. w Austryi we Wiedniu.

— W Rennes odgrywało koło podczas procesu Dreyfusa wielką rolę. Prawie wszystkie paryskie gazety przyjęły młodych pomocników do przewożenia depesz, a znaczna też część sprawozdawców dziennikarskich posługiwała się kołem. Redaktor pisma „Aurore“ bardzo poważny i ceniony pisarz Ph. Dubois przybywał na rozprawy zawsze w kostyumie sportowym. Niemniej liczni świadkowie i publiczność ze sfer cywilnych i wojskowych, przybywała do rozpraw na rowerach.

— Nowe zastosowanie tricykla transportowego. Pewien robotnik z fabryki kół »Anker« w Bielefeld wypożyczył sobie większego tricykla trasportowego ..... do zwózki siana z swej łąki. Z ciekawością przypatrywali się temu transportowi sąsiedzi i przychodnie.

— Jak rozpowszechnionym jest we Francyi sport kołowy i motorowy świadczą cyfry zgłoszonych do opłaty podatku wehikułów, mianowicie 730,324 kół i 5,203 motorów? A ile jest jeszcze nie zgłoszonych?

— Obie angielskie wystawy kolarskie (Stanteyowska i narodowa) odbędą się znów równocześnie w czasie od 17. do 25. listopada.

— Uderzenie pioruna w rower. O następującym ciekawym wypadku donoszą z Wrocławia: Cyklista B. jechał na rowerze z Oleśnicy do Wrocławia. W drodze spotkała go burza, mimo to nie zwolnił jednak biegu, lecz pędził pomimo tu i ówdzie uderzających piorunów. Naraz błysnęło i piorun uderzył. Gdy po pewnym czasie B. powrócił do przytomności, ujrzał się z drugiej strony szosy, w środku żyta, które w tem miejscu skoszone stało zestawione w snopki. Wyszedłszy z żyta na szosę, znalazł rower zupełnie zniszczony; wszystkie części żelazne były pogięte. Nie widział przeto innej rady, jak wziąć rower na plecy, dojść do wsi najbliższej i kazać się odwieźć na pociąg odchodzący w stronę Wrocławia. (Kolarz).

Ważniejsze wyścigi i matche.

— Warszawa 8. bm. Wyścig jesienny na 1 km 1. bieg: 1. Weeck. 2. Wyhowski; 2. bieg: 1. Utoczkin, 2. Cisotti; 3. bieg: 1. Eros, 2. Lanfranchi. Bieg rozstrzygający: 1. Utoczkin $1:36^{4}|_{5}$. 2. Eros, 3. Cisotti. Wyścig główny jesienny na 3 okrążenia 1. bieg: 1. Cisotti 1:39, 2. Nieuport, 3. Weeck. 2. bieg: 1. Lanfranchi $1:56^{1}|_{5}$. 2 Pogożew, 3. Ruinart; 3. bieg: 1. Eros $2:9^{1}|_{5}$, 2 Utoczkin, 3. Wyhowski. Wyścig kwalifikacyjny dla 2 i 3 z powyższych biegów: 1. Utoczkin $2:10^{3}|_{5}$, 2. Weeck, 3. Pogeżew. Wyścig na dwojakach 3. okrążeń 1. bieg; 1. Utoczkin-Pogożew, 2. Ruiuart-Weeck; 2. bieg: 1. Eros-Cisotti, 2. Wyhowski-Lanfranchi. Bieg rozstrzygający 8 okrążeń toru: 1. Eros-Cisotti 4:50, 2. Wyhowski-Lanfranchi, 3. Utoczkin-Pogożew.

Bieg rostrzygający z wyścigu głównego jesiennego, w dniu 10. bm. 10 okrążeń. Startują: Cisotti, Lanfranchi, Eros, Utoczkin, Weeck i Pogożew. U mety 1. Cisotti $6:41^{3}|_{5}$. 2 Lanfranchi, 3. Eros. Bez miejsca Utoczkin, Weeck i Pogożew.

— Radom 8. bm. Wyścig 1. km. 1. Lindner, 2. Malinowski, 3. Niebenet, 4. Hebdzyński. Bieg główny 1. Lewicki, 2. Sudnicki, 3. Niebenet.

— Wiedeń. Trzydniowy meeting na torze w Praterze 3., 8 i 10. bm. udał się wyśmienicie. Z ważniejszych biegów z dnia 3. bm. zasługują na wzmiankę, Mistrzowstwo austryackie na 1000 m. zdobywa I. Mader w $1:25^{2}|_{5}$, — Z matchu między Lurionem a Schneeweissem na 1000 m. wychodzi zwycięzko w obu biegach Lurion — Wyścig 25 km. zdobywa Dickentmann w $28:58^{2}|_{5}$, 2. Larwin o 4 okr., 3 Haderer o 6 okr.

W dniu 8. bm. Match między Maderem a Schneeweisem na 1000 m. kończy się zwycięstwem pierwszego. Scratch na 1 okrążenie (500 m) po 4 przed- i 2 międzybiegach zdobywa w biegu rozstrzygającym 1. Momo $37^{3}|_{5}$, 2 Verheyen, 3. Lurion. Bez miejsca Jaap Eden. — Wyścig premiowy na 3000 m. po 4 przedbiegach zdobywa Heller, 2. Dirheimer, 3. Momo. — Mistrzowstwo austryackie na 50 km. 1. Hunek $1:03:58^{2}|_{5}$, 2. Seidel, 3. Bilz.

W dniu 10. bm. Wyścig o nagrodę Touring-Clubu 2000 m. 1. Momo, 2. Lurion, 3. Heller, 4. Rucker. — Wyścig główny na dwojakach 10,000 m. 1. Lurion-Heller 13:5, 2. Momo-Jaap Eden, 3 Dirheimer-Verheyen. — Handicap na 25 km. 1. Dickentmann (0) $29:48^{2}|_{5}$, 2. Larwin (1500) o 2 okrążenia w tyle, 3. Haderer (2000) o dalsze 2 okrążenia w tyle — Handicap dla zawodowców 1. Jehliczka $2:54^{2}|_{5}$, 2. Kornpoitner, 3. Kosina,

— 58 km. 53 m w godzinie! najnowszy rekord zdziałany 8. bm. przez Bora na torze parku książęcego w Paryżu. Bor został wyłączony od 1-godzinnego wyścigu wyznaczonego tamże na 10. bm. chciał więc sam pokazać swe zdolności. Zrobił on 5 km. w $5:13^{2}|_{5}$ (rekord Taylora $5:07^{2}|_{5}$); 10 km. w 10:20 (Taylor $10:13^{3}|_{5}$); 20 km. w $20:28^{3}|_{5}$ pobijając wszystkie dalsze dotychczasowe rekordy światowe; 30 km. w $30:36^{3}|_{5}$ (dotychcz. $31:02^{2}|_{5}$); 40 km. w $40:58^{2}|_{5}$; 50 km. w 51:24 ($52:33|_{5}$); 58 km. 53 m. (dotychczas Taylor 56 km. 966 m.) w 1 godzinie.

Wyścig 1 godzinny, który się odbył na tymże torze 10. bm. dał następujące wyniki: 1. Simar 54·866 km, 2. Champion 48·200 km., 3. Huret 45·500 km., 4. Leonard, 5. Bovy, 6. Digeon.

— Berlin 10. bm.: Wielką nagrodę Berlina po 6 przedbiegach, 3 międzybiegach i 1 biegu kwalifikacyjnym zdobył Edmund Jacquelin z Paryża, 2 A. Huber z Monachium, 3. Meyers z Amsterdamu, 4. Banker z Filadelfii. — W wy-

ścigu 50 km. przybyli 1. Alfred Köcher z Berlina w 56:29 1/5, 2. Tom Linton z Londynu o 3/4 okrą-okrążenia, 3. Bouhours, 4. Bauge.

— Match 1-godzinny między Millerem a Elkesem, odbył się w Buffalo dnia 3. bm. i zakończył się zwycięstwem Elkesa, który zrobił 56 km. 611 m. Miller został za nim o 1100 m. w tyle.

— Antwerpia 3. bm. Wyścig 100 km. 1. Taylor 1:57:11 4/5, 2. Bauge 2:01:33 4/5, 3. Cordang (za przyzwoleniem Unii) 4. Bovy,

— Mistrzowstwo naokoło jeziora genewskiego — klasyczny szwajcarski wyścig drogowy — 166 km. zgromadził w tym roku 48 wyścigowców Poraz pierwszy urządzonym został ten wyścig w r. 1880, w tym roku odbył się po raz 16. — Przybyli 1 Perollay z Genewy w 5:21:50, 2. Calame 5:22:20, 3. Rossy 5:37:40. Rekord dla tej przestrzeni Bozina z r. 1897 wynosi 5:19.10 i nie został osiągnięty.

— Match między Bouhoursem a Huretem 100 km. odbył się 20 zm. w Calais Zwyciężył Bouhours robiąc w godzinie 52·250 km, a 100 km. w 1:58:21 4/5.

— Kolonia 20. sierpnia. Mistrzowstwo europejskie na przestrzeni 10.000 m. zdobył po trzech przedbiegach 1. Huber w 20:48 2/5, 2. Bauker, 3. Mulder. Tak samo i wielka nagroda kolońska dostała się po czterech przedbiegach Huberowi. Drugi Seidl, 3. Bauker.

— Wielką nagrodę Amsterdamu zdobył po 3 przedbiegach Meyers. Drugim był Bourotte, trzecim Protin.

— Match 100 km między Huretem, Championem i Taylorem zgromadził 7000 widzów. Odbył się on 27. zm. w Paryżu. Od startu zaraz został Huret w tyle i stracił w 10 kręgu jedno okrążenie. Tymczasem Taylor spada z koła, tandem motorowy prowadzący Championa przewraca się, wskutek czego i Champion spada z koła, tak że Huret odzyskuje straconą przestrzeń i prowadzi już do końca robiąc 100 km. w 2:04:20 2/5, 2. Champion o 8 okrążeń, 3. Taylor o 30 okrążeń w tyle.

Ostatnie wiadomości.

— Znów nowy rekord godzinny. Zaledwie Bor ustanowił na dniu 8. bm. rekord godzinny na 58 km. 53 m. odebrał mu go E. Taylor dnia 12. bm. jadąc blisko 59 km. Jechał on 10 km. w 10:14 2/5, 20 km. w 20:21 2/5, 30 km. w 30:34 2/5, 40 km. w 40.48 4/5, 50 km. w 50:55 3/5, a w 1 godzinie 58 km. 980 m. Bor ma zamiar jeszcze i ten rekord poprawić.

Samochody.

— 63 km. 622 m. w godzinie na kole motorowem zrobił Baras na torze parku książęcego w Paryżu, pobijając dotychczasowy rekord Osmonta (62·841 km.).

— Pierwszy elektryczny wóz pocztowy do przewozu pakunków kursuje od kilku tygodni pomiędzy urzędami pocztowymi, a dworcami kolejowymi w Berlinie Okazał się on tak praktycznym, że w ciągu października i listopada wprowadzone zostaną dalsze trzy wozy elektryczne i jeden benzynowy.

Z dziedziny techniki, fabrykacyi i handlu.

Firma Paweł Fröhlich i Ska w Kolonii zbudowała nowe koło, przy którem zastosowała użycie dźwigni do jego poruszania. Konstrukcya polega na tem, iż przednie koło zębate nie porusza się za pomocą zwyczajnej korby, lecz zastosowaną jest ku temu dźwignia, oparta z jednej strony na ruchomej sztabce u osi tylnego koła, dźwignia ta chwyta koło zębate, a na drugim jej końcu umieszczony jest pedał. Przy użyciu tego urządzenia oszczędzać się ma około 25% pracy i wyjeżdżać można wzniesienia 1:10 mimo przenośni 114.

Oddział kolarski „Sokoła" w Krakowie.

Prezes: Karol Radoń, Magistrat.
Sekretarz: Ebert Fryderyk, Pałac Spiski.
I. Kapitan jazdy: Skaza Ludwik.
II. „ „ Podczaski Konrad.
Gospodarz: Zieliński Kazimierz.

Wyścigi jesienne odbędą się w niedzielę dnia 24. b. m. w razie niepogody zaś d. 1. nieodwołalnie zaś 8. października na szosie mogilskiej z następującym programem:

I. bieg o „mistrzostwo O. K. S. K. do Cła i z powrotem 30 klm; nagrody: I. Tytuł mistrza O. K. S. K. za rok 1899., szarfa z odpowiednim napisem i medal złoty. II-mu medal srebrny.

II. bieg nowicyuszów, 10 klm.: I. medal złocony, II. duży medal srebrny, III. medal srebrny.

III. bieg pocieszenia, 10 klm: I. medal srebrny większy, II medal srebrny mniejszy.

Rozpocznie o godz. 3-ciej popołudniu bieg o mistrzostwo, w międzyczasie odbędzie się bieg nowicyuszów, a zakończy pocieszenia Wkładki za bieg I. 3 korony, za następne po 2 korony, przyjmuje do dnia przed wyścigiem gospodarz Zieliński, przy starcie zaś komisya wyścigowa za zgodą startujących i za podwójną wkładką. Biegi dostępne są tylko dla członków Oddziału, a to o tyle, o ile

uiścili wszystkie wkładki do Oddziału do końca br.

Do komisyi wyścigowej wybrano pp. Turskiego, Radonia, Eberta, Podczaskiego, Podobińskiego, Skazę i Zajdzikowskiego.

Fr. Ebert, sekretarz.

Humorystyka.

Nieusprawiedliwione oburzenie.

X (do cyklisty, który na niego najechał): „Panie! człowiecze! — ośle! — nie możesz mię ominąć!“

Cyklista: „Przepraszam! ale sam jestem pijany!“

A.: (pompując pneumatyk) „Czuć burzę w powietrzu“...

B.: „A ty się nie boisz pompować je do pneumatyków?“

Drobne ogłoszenia.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.